

理賠回顧

土耳其糾紛

某船舶指定了一家國際船舶代理集團的土耳其辦公室處理其在當地港口的掛靠事宜。船東係該集團的客戶，但此前從未掛靠過土耳其港口。根據土耳其法規規定，任何直接或間接與賽普勒斯共和國相關的船舶禁止掛靠土耳其港口。

在船舶抵港前發給船東和承租人的資訊中，代理人均指出船舶如與賽普勒斯有任何關聯，都將無法靠泊。

儘管代理人已明確警告過其委託人，船方發給代理的其中一份文件仍顯示船舶所屬的巴拿馬公司的地址係經由一家賽普勒斯公司轉交。代理人未注意到這一點，並將文件轉交給了當局機關，結果導致船舶無法靠泊。代理人認為其已警告過船東，所有與賽普勒斯有關的物體均禁止進出口土耳其，但船東仍未採取必要措施。船東則主張代理本應仔細檢查文件。

船東從應付給該代理集團的其他款項中扣除了其聲稱遭受的損失。最終，船東告知代理人其接受承擔 50% 的責任。但這仍導致代理集團遭受了 50,000 美元的損失，這筆損失最終由 ITIC 賠付。

高額稅務罰款

某船員管理公司為其所代理的在挪威海域營運船舶的船東安排了菲律賓船員。船員管理公司需代表船東報告船員在挪威海域內的情況。

但是，船員管理公司的這項報告義務不僅包括報告船員進入挪威海域的日期，還包括報告船員的離境日期。船員管理公司未報告船員離境日期，結果導致船東遭到挪威海域稅務局外國稅務中央辦公室的罰款。

船東聘請了一家知名會計師事務所對罰款金額提出申訴。最終，罰款金額從 150,000 美元降至申訴的 100,000 美元。

船東向船員管理公司提出訴訟，追索該筆罰款及 12,000 美元的審計費用。ITIC 全額賠付了船員管理公司該筆索賠金額。



冷藏溫度不適“桃”

因船舶代理準備的文書出錯，某載有一票桃子貨物的冷藏貨櫃的溫度被設置為 5.5°C，而非 0.5°C。航運公司向代理追索 59,000 美元的貨損賠償。代理支付了賠償金，隨後獲得了 ITIC 的賠付。

ITIC 經常處理有關冷藏貨櫃溫度設置錯誤的索賠案。

時機就是一切

某船舶代理接到當地引水人協會通知，船舶抵港或離港時，需提前兩個小時而非一個小時發出通知，請求領港服務。

不幸的是，就在此變生效後不久，因代理未注意到這一新要求，其代理的船舶抵港時無引水人可提供領港服務。船舶錯過了其準備靠泊的泊位，延誤了 2 天船期。

代理受到近 50,000 美元的索賠，ITIC 對此進行了賠付。

需要重新採樣

作為管道項目的一部分，某公證人員進行了土工技術採樣。該採樣要求公證人員從多個採樣站點採集樣本。不幸的是，在處理某些將用於實驗室檢測的岩心樣本時，公證人員未遵循恰當的程序要求。

樣本中有四分之一需要重新採集。為此，向第三方租借了一艘駁船、一艘拖輪和一台吊機，並聘請了一位獨立實驗室技術員監督該重新採樣作業。

ITIC 支付了重新採集資料所產生的費用，共計 100,000 美元。

為修理意見買單

某遊艇管理人簽訂了一份契約，為一艘超級遊艇提供船員管理和國際安全管理諮詢服務。儘管契約並未要求管理人提供技術性管理服務，船東仍就兩個修理項目尋求管理人的意見。管理人對修理船廠給出的修理工作範圍和預算進行了審查，算作幫客戶的忙。

不幸的是，兩個修理預算均超支了。船東主張管理人違反了其注意義務，未推薦適當的修理船廠，未妥善規劃預算，也未妥善監督修理工作。船東主張，儘管管理契約載明管理人不提供技術性管理服務，但管理人實際提供了技術性管理服務。

船東向管理人正式索賠 900,000 歐元，雙方指定了一名獨任仲裁人。

管理人否認其就修理作業承擔任何責任。船廠係船東自己的員工選定的。

管理人的確就所提供的工作範圍和預算發表過意見，但並未管理修理作業，只是單純地被加入往來郵件裏而已。船東則主張他們希望管理人發揮的是積極作用。

此外，超支的大部分金額是因遊艇所在船級社要求的工作引起的。船東並未因所稱管理人的過失而遭受損失。船東有義務為保持遊艇船級而支付費用。

爭議事項進入調解程序，該項索賠要求被明確駁回。最終，ITIC 同意支付 25,000 美元解決這一糾紛。這遠比船東主張其花費的訴訟費用少得多。ITIC 還支付了大量抗辯費用，合計超過 110,000 美元。

儘管船東的主張缺乏依據，這一索賠案卻也反映出了在契約範圍之外提供非正式意見所存在的風險。

魔鬼就在細節裡

某油輪的商業管理人就該油輪安排簽訂了一份航次租約。租約以租約摘要資訊的形式記錄，在 BP Voy 4 租船契約格式的基礎上經過大量修改並增加補充條款達成。

卸貨完成後不久，承租人收到了金額為 186,676 美元的滯期費索賠，且船東提供了充分的書面文件支援其索賠。次日，承租人確認收到了該索賠。

BP Voy 4 標準格式包含了一條時效條款，該條款要求滯期費索賠需在卸貨作業完成後九十（90）日內向承租人提出，且同時需提交所有支持文件。

未在租船契約規定的時效內發出或轉達滯期費索賠是油輪市場上向船舶經紀人和商業管理人索賠的常見原因之一。不過，上述案件中的索賠顯然符合這一時效條款的規定。

承租人對部分索賠金額提出異議，並主張滯期的原因在於發動機問題。雙方互相提出了和解金額的報價，但二者相去甚遠。儘管雙方觀點之間的差距有所縮小，但對於索賠的解決卻無任何進展。

最終，在卸貨作業完成約 18 個月之

後，船東同意，為最終解決這一爭議，其願意接受承租人的最新出價，即以 130,000 美元達成和解。

船東的這一提議轉達給承租人後，承租人確認收到該資訊，並表示他們將核實情況後作出回覆。隨後，承租人回覆道，該索賠已經超過時效。承租人引用了租約摘要中的一條補充條款（第 5 頁），該條款規定除非在十八（18）個月內啟動訴訟程序，否則承租人將免於就任何索賠承擔任何責任。

顯然，索賠已過時效。管理人接受了有關和解金額方面的指示，但有責任做好索賠管理工作。管理人未注意到該補充條款，且未積極地進行求償。

管理人對最初索賠全部 186,676 美元滯期費及其利息的船東負有責任。管理人辯稱由於船東已願意接受 130,000 美元的和解金額，130,000 美元即為索賠時效到期時船東的損失金額。ITIC 賠付了該金額。

管理人的維護義務問題

某船舶管理人負責一艘定期掛靠澳大利亞港口裝載鐵礦的散貨船的技術管理事務。

該輪船長告知管理人系泊絞車出現了問題，雖尚能工作，但小齒輪已經磨損，需要更換。管理人未採取任何措施安排修理。

在接下來的幾個月內，船舶多次掛靠同一港口。引航員每次登輪時，船長均向他解釋了上述問題。引航員確信，由於絞車可以收絞系泊纜繩，因此船舶可安全靠泊。

這一情況一直持續到一名引航員決定不再接受船長的保證，拒絕船舶靠泊。引航員將這一情況告知港務局後，港務局要求船舶移泊錨地，直至絞車修理完畢。因此造成了船舶延誤了 4 天船期。船舶根據租船合同條款規定停租。

船東隨後就（a）承租人在停租期間未支付船東的租金和（b）因不得不在定期維護期外糾正該問題而產生的額外費用，向管理人提出了約 150,000 美元的索賠。船東主張，如果管理人在他們第一次被告知到該問題時就安排修理，船舶便無需停租了。

調查結果確認船東主張屬實，但承租人計算的停租期有誤。ITIC 同時審查了船東的索賠，認定其索賠的某些損失專案與管理人的過失無關。

不過顯然管理人違反了其在船舶管理協議下對船東應承擔的義務，經協商，ITIC 最終代表管理人以 120,000 美元就該索賠達成了和解。



滯期費糾紛不影響佣金的支付

某船舶經紀人安排簽訂了一份鹿特丹和遠東地區之間的航次租船契約。該租船契約系基於 1977 年油輪航次租船契約 Asbatankvoy 格式簽訂，受英國法管轄，並規定經紀人將收取 1.25% 的佣金。

船舶完成卸貨作業且運費全額支付給船東後，經紀人根據運費金額相應開具了佣金發票，金額為 28,750 美元。同時，船東向承租人提出了滯期費索賠，但雙方就該滯期費仍存在爭議。

經紀人開具的佣金發票一直未獲得支付，3 個月後，經紀人向船東催討佣金。船東回覆稱，在滯期費索賠案解決之前，他們不會支付佣金：

經紀人根據其向 ITIC 購買的 ITIC 規則第 10 條下的“額外訴訟費用保險與債務追收”保險，向 ITIC 尋求協助。ITIC 告知經紀人，這是船東為拖延或避免支付佣金而使用的慣用伎倆，船東的主張毫無法律依據。

ITIC 與船東取得聯繫，指出 Asbatankvoy 格式油輪航次租船契約中的佣金條款明確載明“佣金於運費支付之時按實際運費金額支付”。鑒於運費已付予船東，船東應支付佣金。

此外，船東企圖在滯期費索賠解決之前拒絕佣金的行為也是違反市場道德標準的。波羅的海航運交易所規則載明：

7. 不得拒絕支付任何已收取報酬中無爭議的款項（如應付予經紀人的佣金）。

在 ITIC 威脅將向船東/船舶採取法律行動後，船東支付了全部佣金。

標準交易條款

ITIC 提倡會員使用交易條款。如果行業團體未制定交易條款，ITIC 已經制定了免費的建議措辭，包括：

- ITIC 船舶經紀人條款和條件
- ITIC 檢驗員和顧問標準條款和條件
- ITIC 造船工程師標準交易條件
- ITIC 水文測量師標準交易條件

這些交易條款均可在我們的網站 <https://www.itic-insure.com/resources/standard-trading-conditions-indemnity-wording/> 頁面中找到，同時該頁面還提供了併入標準條款和條件的指南。

此外，ITIC 的主管人員還與波羅的海航運公會（BIMCO）合作制定了 Shipman 標準船舶管理契約和 Superman 新造船舶監理契約，與 BIMCO 和英國船舶經紀人和代理人協會聯盟（FONASBA）合作制定了委託代理協定，並與海事律師組織合作發佈了海事公證人員保險賠償條款的措辭。

25 年理賠經驗

今年是 ITIC 創辦 25 周年，我們請長期服務於 ITIC 的資深員工回想一些 ITIC 在過去 25 年內曾經處理過的不尋常案件。以下是我們精選出來的幾個案例。

醉酒碼頭裝卸工人被迫搭乘郵輪

某郵輪的美國代理受到兩名裝卸工人的起訴。裝卸工人在郵輪上裝載行李期間，在郵輪上的酒吧偶遇了一位朋友，並與他共飲了幾杯。結果由於醉酒，這兩位裝卸工人無法和領港一起經由軟梯下船，最終被郵輪帶到了墨西哥。

代理收到裝卸工人的起訴時十分驚訝，裝卸工人竟起訴其應與船東共同承擔非法拘禁、企圖傷害、毆打罪及精神傷害的法律責任。

儘管裝卸工人最終撤回對代理的起訴，ITIC 還是支付了 150,000 美元的訴訟費，而訴訟費在美國是無法追償的。

一位過分忠誠的船長

ITIC 的律師在阿比讓扣押了一艘油輪，該船長極為嫌惡和憤怒並對法院執達官威脅人身傷害，在船東付款和



解後，同一執達官上船準備放船時，船長竟然毆打了他的頭部！

是否經一流銀行會簽？

某船東因代理人憑已倒閉的國際商業信貸銀行會簽的切結書釋放了貨物，向其代理人提出追索。代理人擁有接受一流銀行會簽保函的授權。船東聲稱，由於國際商業信貸銀行已非一流銀行，故船舶代理人未履行其注意義務。直到 ITIC 向船東指出該船東自己的帳戶就在國際商業信貸銀行，船東才撤回索賠。

縱火指控

某遊艇發生爆炸火災，船東隨後提出保險索賠。保險公司聘請了一家諮詢公司調查損失原因。

諮詢公司出具報告，認定“爆炸和火災的起因是故意縱火”。不過，保險公司最終以其他理由拒賠，並未提及縱火。

船東對保險公司提起訴訟，最終保險公司的拒賠被認定是合理的。

隨後，船東以報告中的縱火指控構成誹謗為由對保險公司、諮詢公司和出具報告的公證員個人提起了訴訟程序。船東的起訴被一審法院駁回，經上訴後再次被駁回。

ITIC 提供誹謗責任保險，並在此案中協助諮詢公司。在這個案件中，ITIC 說服了保險公司，由於沒有證據證明諮詢公司存在過失，保險公司將承保所有被告的抗辯費用。

更多資訊，請登錄 itic-insure.com

撥打我們團隊的電話 +44 (0)20 7338 0150

或關注我們的推特 @ITICLondon

百慕達 | 香港 | 馬恩島 | 倫敦 | 紐卡斯爾 | 紐澤西 | 比雷埃夫斯 | 舊金山 | 上海 | 新加坡 | 雪梨

ITIC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

如需 ITIC 提供的任何產品、服務或保險的更多資訊，請通過以下方式聯繫 Charlotte Kirk：

國際運輸仲介人協會有限公司，英國倫敦芬徹奇街 90 號（郵編 EC3M 4ST）

電話 + 44 (0)20 7338 0150 傳真 + 44 (0)20 7338 0151 郵箱 ITIC@thomasmiller.com 網站 www.itic-insure.com

© 2017 版權歸國際運輸仲介人協會有限公司所有